

відвідувачів на сайті, їхньої реакції на різноманітні пропозиції і внесення необхідних коректив у сайт, продукт, а також вдосконалення маркетингу у відповідності з висновками;

- доступність (24 години на добу, 7 днів на тиждень);
- гнучкість – можливість швидко реагувати на коливання ринкових умов, оперативно допрацювати асортимент, ціни й описи товарів і послуг, корегувати рекламну кампанію;
- можливість розміщення великої кількості інформації (графіка, звук, відео, спецефекти);
- оперативність розповсюдження та отримання інформації;
- порівняно низька вартість, можливість заощадити на доставці товарів та поширенні інформації;
- більша концентрація уваги користувача перед персональним комп'ютером (ПК), можливість розібратися в деталях, порівняти пропоновану продукцію;
- легкість в оцінці ефективності рекламних кампаній;
- гіпотетично необмежена аудиторія потенційних користувачів, що постійно збільшується.

Конкурентоспроможність та перспективи функціонування цього напряму маркетингу залежать від ступеню присутності в Інтернет-середовищі і, в першу чергу, використання сучасних форм комплексу маркетингових Інтернет-комунікацій.

Література

1. Окландер М.А., Яшкіна О.І., Литовченко І.Л. Маркетингові технології економічного зростання. Одеса: Астропринт, 2016. 376 с.
2. Литовченко І.Л. Методологічні аспекти інтернет-маркетингу. Київ: Наукова думка, 2015. 196 с.
3. Пітель Н.Я. Інформаційна концепція маркетингового менеджменту в умовах розвитку зовнішньоекономічної діяльності *Наукові праці Полтавської державної аграрної академії*. 2014. № 1 (8). Т. 1. С. 271-277.

Гармаш С. В.

ст. викладач

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

ЗАСТОСУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ В АГРАРНІЙ СФЕРІ З УРАХУВАННЯМ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ (ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ)

Останнім часом питання відкриття ринку землі в Україні все більше набирає обертів. Висловлюються діаметрально протилежні точки зору з цієї проблеми. Здебільшого протиріччя виникають у площині самого механізму відкриття та регулювання ринку землі, але більшість експертів поділяють точку зору, що відкрити ринок землі необхідно. Ключове питання: «як це зробити («хто

може купувати українські землі сільськогосподарського призначення», «у якій кількості» і «на яких умовах», тобто, у чийх інтересах буде впроваджений сам процес відкриття ринку землі)?»

Не секрет, що агрохолдинги України сконцентровані у руках можновладців – основних гравців на політичній арені, які можуть собі дозволити наживатися за рахунок інтересів країни «... оскільки в нашій країні поняття «влада», «бізнес» та «кримінал» давно та надовго стали тотожними поняттями...» [1, с. 18].

Але в будь-яких випадках усі зацікавлені у ефективному господарюванні для отримання максимального прибутку у довгостроковому періоді. Цьому сприятиме застосування логістичного менеджменту. «Щоб вижити у системі сучасних ринкових відносин та наростити конкурентні переваги вітчизняним підприємствам слід не тільки оптимізувати використання власного ресурсу, а й запровадити логістичний підхід у систему управління підприємствами» [2, с. 104].

Звісно, що основними принципами логістичного управління є: 1) системність (підприємство розглядається як мікрологістична виробнича система з рядом підсистем, які, в свою чергу, можуть розгортатися в складні системи); 2) комплексність; 3) координація дій усіх ділянок логістичної системи; 4) інтеграційний зв'язок; 5) впровадження ефективної інформаційної бази (сучасні інформаційні технології); 6) адаптованість (здатність системи пристосовуватись до змін мінливого зовнішнього середовища) [3]. «Отже, дотримання принципів логістичного менеджменту допоможе підприємству інтегровано взаємодіяти з партнерами, усунути конфлікти усередині мікрологістичної системи, досягти конкурентних переваг у мінливому зовнішньому середовищі» [2, с. 106].

Розглянемо декілька прикладів закордонного досвіду відкриття ринку землі, які мали абсолютно різні наслідки, та проаналізуємо доцільність застосування такого досвіду. Представляє інтерес земельна реформа у країнах Латинської Америки та її результати, оскільки ситуація на початку таких реформ у цих країнах була подібною до ситуації в Україні. Основна з таких проблемних ситуацій – величезна, як для країни у системній кризі, заборгованість перед МВФ та продовження накопичення боргового ярма.

«... загалом спільними проблемами, з якими стикалися країни Латинської Америки перед початком реформ були: 1) неравномірний розподіл землі серед населення; 2) велика концентрація с/г земель у власності окремих осіб; 3) експлуатація селян, які працювали на землі; 4) економічна криза та високий рівень бідності населення.

Попри те, що країни Латинської Америки мають довгу історію розвитку ринків землі с/г призначення, ці ринки все ще не є розвиненими та ефективними. Політична напруженість, значна бюрократія, високий рівень корупції, тіньові ринки, нерозвинена система реєстрації прав власності – все це негативно впливає та стримує процес розвитку ринків. Попри відсутність суворих прямих обмежень щодо права власності, актуальною для країн Латинської Америки є проблема доступу до ринку фізичних осіб, малого та середнього бізнесу. Політика розвитку ринків у цих країнах має бути спрямована на залучення сільського

населення до роботи у с/г секторі шляхом надання селянам земельних паїв на пільгових умовах, а також на розвиток малого та середнього агробізнесу» [4].

Щодо продуктивності праці, наприклад, в Аргентині «... в сільській місцевості проживає незначна частина населення – всього 8.4%. Характерною рисою сільського господарства країни є висока продуктивність праці. Так, у сільському господарстві зайнято всього 0,5% робочої сили, та на нього припадає 8,3% ВВП» [4].

Для порівняння: в Україні в аграрному секторі зайнято 10 млн. громадян, а частка сільського господарства у 2018 році склала 12 % ВВП країни (у 2015 році – 14,2 %, у 2016 – 13,8 %, у 2017 – 12,1 %). Застосування логістичного підходу у менеджменті аграрного сектора не тільки підвищить продуктивність праці, а й призведе до суттєвого вивільнення працездатного населення. Такі коливання можуть бути нівельовані “перетіканням” працездатного населення у різні сектори економік інших країн у якості некваліфікованого елемента. Виникає маса проблем, але основна – планомірне вивільнення території країни від свого населення, а саме – втрата країною працездатного людського ресурсу.

Розуміло, що консолідація земельного ресурсу та застосування логістичного менеджменту сприятимуть більш ефективному веденню господарства та залученню більших інвестицій, але й стануть ще однією з причин зростання безробіття серед сільського населення. З цього приводу представляє інтерес досвід країн Євросоюзу.

Наприклад, «... ринок землі у Нідерландах є успішним прикладом відкритості та лібералізації. Така політика розвитку ринку призвела до високих результатів продуктивності та ефективного використання ресурсів у сільськогосподарському виробництві. Сьогодні у Нідерландах використовуються найновітніші та найефективніші виробничі системи й технології, котрі забезпечують в п'ять разів вищу продуктивність за середньоєвропейську. Спостерігається скорочення робітників сфери сільського господарства завдяки інтенсифікації виробництва та росту продуктивності праці. Загалом, успішний досвід старих країн-членів ЄС та Швейцарії у реформуванні ринку землі с/г призначення дозволяє зробити висновок про наявність кореляції між рівнем лібералізації ринку й загальним рівнем економічного розвитку країни та добробуту населення» [5].

У Польщі, наприклад, «... сьогодні у с/г секторі домінують сімейні ферми, яким належить 80% орних земель. Основна частина с/г угідь країни розділена між понад 3 млн. приватних селянських господарств, при цьому площа кожного з них у середньому становить менше 7 га. Це менше в 10 разів від площі раціонального фермерського господарства у країнах ЄС» [6].

Не зважаючи на те, що проведення земельної реформи в нових країнах-членах ЄС направлено на консолідацію земель для підвищення продуктивності, у Польщі перевага надається малому та середньому бізнесу, що забезпечує гідний рівень життя тих, хто на цій землі працює. Це може стати прикладом для України не сліпого копіювання досвіду, а диференційного його застосування в інтересах усього суспільства, а не тільки окремих його верств.

Література

1. Гармаш С. В. Відсутність персональної відповідальності як мотиватор безладдя та беззаконня / С. В. Гармаш // Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність : тр. 5-ї Міжнар. наук.-практ. Internet-конф. студ. та молодих вчених, 20 грудня 2014 р. / ред. П. Г. Перерва, Є. М. Строков, О. М. Гуцан. – Харків : НТУ "ХП", 2014. – С. 18-19.
2. Гармаш С. В. Інтеграція логістичних функцій в рамках логістичного менеджменту у системі управління сучасним промисловим підприємством / С. В. Гармаш // Вісник Національного технічного університету "Харківський політехнічний інститут" (економічні науки) : зб. наук. пр. – Харків : НТУ "ХП", 2018. – № 19 (1295). – С. 104-107.
3. Тюріна Н.М., Гой І.В., Бабій І.В. Логістика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/68011/logistika/sutnist_mistse_logistichnogo_menedzhmentu
4. Земельна реформа країн Південної Америки – досвід Аргентини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://agropolit.com/spetsproekty/276-zemelna-reforma-krayin-pivdennoyi-ameriki--dosvid-argentini>
5. Земельна реформа старих країн-членів ЄС – досвід Нідерландів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://agropolit.com/spetsproekty/264-zemelna-reforma-starih-krayin-chleniv-yes--dosvid-niderlandiv>
6. Земельна реформа нових країн-членів ЄС – досвід Польщі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://agropolit.com/spetsproekty/254-zemelna-reforma-novih-krayin-chleniv-yes-dosvid-polschi>

*Герасименко А.
студентка фак-ту менеджменту
Запорізький національний університет
Гуржій Н.М.
проф., д.е.н., доц.
Запорізький національний університет*

ПЕРЕВЕЗЕННЯ РІЧКОВИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ: ЗНАЧЕННЯ ТА ПРОБЛЕМИ

Сучасний стан економіки України має покращуватися за рахунок розвитку певних галузей економіки. Географічне розташування України є вигідним, тому що дозволяє об'єднувати різні економічні регіони та виступати посередником, надаючи транспортні, посередницькі та митні послуги. Таке географічне розташування обумовлює важливість розвитку логістики в державі. Особливо актуальною є проблема використання потенціалу водного транспорту.

Згідно з законом річковий транспорт не обмежується лише процесом перевезення вантажів, до цього поняття входять також підприємства, що займаються перевезенням пасажирів та вантажів, пасажирські та вантажні судна, супровідні шляхи, порти та пристані, підприємства, що забезпечують функціонування галузі перевезень.